

# VU Research Portal

## De crisis in de Nederlandse binnenvaart vraagt om een Europese milieu-injectie

Sap, J.W.; Komduur, P.

### ***published in***

Tijdschrift Vervoer & Recht  
2012

### ***document version***

Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link to publication in VU Research Portal](#)

### ***citation for published version (APA)***

Sap, J. W., & Komduur, P. (2012). De crisis in de Nederlandse binnenvaart vraagt om een Europese milieu-injectie. *Tijdschrift Vervoer & Recht*, (April 2012), 45-49. <http://www.uitgeverijparis.nl/reader/6616/5874>

### **General rights**

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

### **Take down policy**

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

### **E-mail address:**

[vuresearchportal.ub@vu.nl](mailto:vuresearchportal.ub@vu.nl)

# De crisis in de Nederlandse binnenvaart vraagt om een Europese milieu-injectie

## 1. Inleiding

Als we stilstaan bij wat er de afgelopen jaren in de vaktijdschriften aan meningen is geventileerd door uitvoerders van de binnenvaart en hun vertegenwoordigers, dan lijkt er geen twijfel mogelijk: de Nederlandse binnenvaart is in crisis.<sup>1</sup> Dat was ook de mening van de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat (thans Infrastructuur en Milieu) en de Tweede Kamer. Op 12 november 2009 heeft minister Eurlings in een brief aan de Eurocommissaris van Transport gevraagd om passende maatregelen te treffen om de crisis in de binnenvaart aan te pakken.<sup>2</sup> Maar het lijkt erop dat de Europese Unie van plan is de boot tot 2020 af te houden.

## 2. Gedeelde bevoegdheid

De bevoegdheden van de Unie worden volgens de artikelen 2 tot 4 VWEU onderverdeeld in exclusieve en niet-exclusieve bevoegdheden. Als de verdragen op een bepaald gebied een exclusieve bevoegdheid aan de Unie hebben toebedeeld, kan alleen de Unie regelgevend handelen, en kunnen de lidstaten alleen optreden als zij daartoe zijn gemachtigd of ter uitvoering van de handelingen van de Unie. Als de verdragen op een bepaald gebied een bevoegdheid aan de Unie toedelen die zij moeten delen met de lidstaten, dan is sprake van een niet-exclusieve bevoegdheid, en kunnen zowel de Unie als de lidstaten wetgevend optreden. Binnen de niet-exclusieve bevoegdheden moet onderscheid worden gemaakt tussen twee categorieën, enerzijds de gedeelde bevoegdheden en anderzijds de gebieden waarin de Unie bevoegd is om het optreden van de Unie te ondersteunen, te coördineren of aan te vullen. Als het gaat om 'gedeelde' bevoegdheden kunnen de lidstaten optreden voor zover de Unie haar bevoegdheid niet heeft uitgeoefend. De lidstaten verliezen hun bevoegdheid naarmate en in zoverre de Unie haar bevoegdheid uitoefent, het zogenaamde *pre-emption* beginsel (artikel 2 lid 2 VWEU).

In artikel 4 lid 2 VWEU staan de belangrijkste bevoegdheden opgesomd die de Unie deelt met de lidstaten:

1. vrije markt;
2. sociaal beleid, voor zover genoemd in het Verdrag;
3. economische, sociale en territoriale samenhang;
4. landbouw en visserij, met uitzondering van de instandhouding van de biologische rijkdommen van de zee;
5. milieu;
6. consumentenbescherming;
7. vervoer;
8. trans-Europese netwerken;
9. energie;
10. de ruimte van vrijheid, veiligheid en recht;
11. gemeenschappelijke veiligheidsvraagstukken op het gebied van volksgezondheid, voorzover genoemd in het Verdrag.

Bovendien moet de coördinatie van het economisch en werkgelegenheidsbeleid van de lidstaten worden beschouwd als een gedeelde bevoegdheid. Hieruit blijkt dat de binnenvaart in beginsel zowel valt onder de Unie als onder de lidstaat. Alleen op terreinen waar de Unie nog geen wetgeving heeft uitgevaardigd, kunnen de lidstaten hun bevoegdheden uitoefenen. Als de Unie bevoegdheden heeft uitgeoefend, dienen in het geval van een conflict de nationale regels voorrang te geven aan het Unierecht. Steeds zal dus moeten worden nagegaan in hoeverre het optreden van de Unie nog ruimte laat voor het optreden door de lidstaten.<sup>3</sup>

Vanwege de realisering van de interne markt, het vrije verkeer van goederen, is in het proces van Europese integratie veel waarde toegekend aan de binnenvaart. Juist vanuit maatschappelijk perspectief heeft altijd het uitgangspunt gegolden dat de binnenvaart een aantal zeer sterke punten heeft: lage transportkosten, hoge transportcapaciteit, weinig files op het water, laag energieverbruik, lage CO<sub>2</sub>-uitstoot, weinig geluidshinder, ongevallen en criminaliteit. Het was om diverse redenen zinvol om gebruik te maken van vervoer over het water, zeker in vergelijking met het vervoer over de weg (veel files) en over de rails (geringe capaciteit). Het lag ook voor de hand om binnen het transportbeleid van de Unie de binnenvaart een warm hart toe te dragen. Maar het lijkt erop of de Europese binnenvaartsector tegenwoordig op wat minder *goodwill* kan rekenen uit Brussel nu meer groei wordt verwacht bij schoner wordend vervoer over de weg en de uitbreiding van capaciteit bij het vervoer per rails. In 2020 zal het wagenpark nog schoner zijn. Het zal daarom zaak zijn het milieuvriendelijke imago van de binnenvaartsector

\* Mr. P. Komduur is werkzaam bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en schrijft op persoonlijke titel.

\*\* Prof. dr. J.W. Sap is hoogleraar Europees recht aan de Open Universiteit te Heerlen en universitair hoofddocent aan de Vrije Universiteit te Amsterdam.

1. Gewezen kan worden op weekbladen als *Schuttevaer* en *De Scheepvaartkrant*. De voorzitter, mevr. Jorritsma-Lebbink spreekt op 27 mei 2010, tijdens het 161e jaarcongres, de algemene vergadering van Koninklijke Schuttevaer, van de ergste crisis sinds vijftig jaar.  
2. Dit blijkt uit de brief VenW/DGLM-2010/64 aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Als wordt voldaan aan de criteria 'ernstige verstoring van de markt' kan de Europese Commissie op grond van Richtlijn 96/75/EG passende maatregelen voorstellen.  
3. HvJ EG 31 maart 1971, nr. 22/70, *Jur.* 1971, 263, r.o. 31 (AETR).

blijvend te bewaken en te versterken, juist ook richting Brussel.<sup>4</sup>

### 3. Milieuvriendelijke binnenvaart

De PZC kopte op 7 oktober 2011: 'Binnenvaart niet vanzelfsprekend het meest milieuvriendelijk'. In het artikel werd de volgende stelling verdedigd: 'Spullen vervoeren per spoor is al milieuvriendelijker dan met een binnenvaartschip en het duurt niet lang meer of dat geldt ook voor vrachtwagens'.<sup>5</sup> Het artikel roept de vraag op of het milieuvriendelijke imago van de binnenvaartsector onder druk staat. Het milieuvriendelijke imago van de binnenvaart staat niet zozeer onder druk omdat de sector zelf milieuonvriendelijker is geworden of meer schadelijke stoffen is gaan uitstoten. Een meer reële veronderstelling is dat door de explosie van nieuwe schepen met 'schonere' motoren de uitstoot juist is verlaagd. Daarbij moet worden meegewogen dat sinds 1 juli 2007 nieuwe schepen alleen nog worden gecertificeerd als er fase II-motoren zijn ingebouwd.<sup>6</sup> Traditioneel hangt het milieuvriendelijke imago aan de binnenvaart omdat deze transportmethode uiterst energie-efficiënt is per tonkilometer vervoerd gewicht, waardoor er weinig uitstoot van schadelijke stoffen ontstaat.<sup>7</sup> De druk op het imago ontstaat vooral door exogene omstandigheden zoals de inhaalslag van de sectoren weg- en railvervoer.

Toekomstgericht beschouwd is er wel duidelijk reden tot zorg. Om te beginnen is de politieke invloed op het vervoer sinds de liberalisatie van die markt niet echt verminderd. Dat is voor een deel te verklaren omdat de zorg voor het milieu een meer centrale plaats heeft gekregen in het beleid van de lidstaten en van de Europese Unie. Tijdens de Europese Raad van Göteborg in juni 2001 werd specifiek aan het transportsysteem gerefereerd. Een ander deel van de problematiek heeft te maken met de discussie omtrent het volledig toerekenen van alle externe kosten aan de gebruikers. Ten slotte kan worden opgemerkt dat er discrepantie bestaat tussen de zienswijzen van het institutioneel kader, de ondernemers en de politiek. De laatste twee zienswijzen ontberen vaak een langetermijnvisie.<sup>8</sup> Juist voor de binnenvaartsector is de visie voor de lange termijn van evident belang. Ook een reden van zorg is de verslechtering van de luchtkwaliteit. Onder druk van de verslechterende luchtkwaliteit zijn de emissie-eisen voor motoren steeds verder aangescherpt. Aan die strengere emissie-eisen kan het wegvervoer veel sneller voldoen om de simpele reden dat een motor uit een vrachtauto een gemiddelde levensduur van ongeveer zeven jaar kent tegen die van een binnenvaartschip ruim twintig jaar.<sup>9</sup> Ook de verschuiving in de criteria, van het energieverbruik per tonkilometer naar emissie-eisen per kWh is ongunstig

voor het imago van de binnenvaart.<sup>10</sup> Op dit moment lijkt 'onder druk staan' wat te zwaar aangezet, maar er zijn wel redenen voor zorg.

De binnenvaart is een gecompliceerde markt die vele institutionele kaders kent. In het kader van de Akte van Mannheim (CCR) is reeds in 1997 begonnen met het invoeren van emissienormen (Resolutie 2000-I-19) wat resulteerde in hoofdstuk 8a ROSR. Deze normen zijn in 2003 (Resolutie 2001-II-24) aangescherpt en op 1 juli 2007 van kracht geworden. Sinds Richtlijn 2004/26/EG heeft de Europese Unie ook emissienormen voor de binnenvaart vastgesteld. De daarin vastgestelde norm Fase IIIa komt overeen met de fase II van de CCR. De type goedkeuringen worden over en weer als equivalenten beschouwd. Een vermeldenswaardig verschil tussen de beide regelingen is dat de CCR-regeling emissienormen heeft vastgesteld voor alle motoren die voor 1 juli 2007 aan boord van een schip zijn ingebouwd (artikel 24.02 ROSR) en de regeling van de Europese Unie alleen van toepassing is op 'nieuwe' motoren. Via de EU-Richtlijn hebben ook de individuele lidstaten verplichte emissienormen voor de binnenlandse binnenvaart vastgesteld.<sup>11</sup> Tevens heeft Nederland met de 'subsidieregeling dieselmotoren voor binnenvaartschepen' van het toenmalige Ministerie van VROM getracht investeringen in schone motoren en nageschakelde apparatuur te stimuleren. Uit een door SenterNovem (thans Agentschap NL) gehouden evaluatie van de regeling blijkt dat resultaat vaak sterk achterblijft bij het gestelde doel. Deze regeling is eind 2010 geëxpireerd.<sup>12</sup>

De binnenvaartsector zelf is in 2007 een lobby gestart om te komen tot een vervroegde invoering van zwavelarme brandstof, de EN-590-norm voor binnenschepen. Dit stond in Europees verband gepland voor 2012, maar is uiteindelijk vervroegd naar 1 januari 2011. Op initiatief van de sector zelf is het 'Milieukeurmerk voor de binnenvaart' of 'Green Award voor de Binnenvaart' ontwikkeld en per februari 2011 ingesteld. Dankzij dit alles kunnen we stellen dat de binnenvaart een energiezuinige en milieuvriendelijke vervoerstak is.

### 4. De ernst van de crisis

Mede naar aanleiding van het verzoek van minister Eurlings heeft de Europese Commissie op 16 en 17 november 2009 een hoorzitting gehouden. De Europese Commissie deelt wel de mening dat er sprake is van een ernstige situatie in de binnenvaart, maar is niet van mening dat er structurele maatregelen nodig zijn zoals geformuleerd in Richtlijn 96/75/EG. De Europese Commissie verwacht dat de capaciteit

4. 'Impuls nodig om dalende trends binnenvaart te keren', 19 januari 2012, zie [www.schuttevaer.nl/nieuws/vervoermarkt.nid17070](http://www.schuttevaer.nl/nieuws/vervoermarkt.nid17070) (bezocht op 19 januari 2012).

5. [www.pzc.nl/regio/zeeland/9629172/Binnenvaart-niet-vanzelfsprekend-het-meest-milieuvriendelijk.ece](http://www.pzc.nl/regio/zeeland/9629172/Binnenvaart-niet-vanzelfsprekend-het-meest-milieuvriendelijk.ece) (bezocht op 1 februari 2012).

6. Persbericht Inspectie Verkeer en Waterstaat, gepubliceerd op dinsdag 29 mei 2007. Dit persbericht spreekt van fase II zoals omschreven in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 ROSR, artikel 8a.02. Dit komt overeen met de EU-fase IIIa, Richtlijn 2004/26/EG (*PbEU* 2004, L 225, p. 0003-00107).

7. Beleidsbrief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat *Varen voor een vitale economie: Een veilige en duurzame binnenvaart*, 2007, p. 12.

8. Een nieuw institutioneel kader voor de binnenvaart, Groupe Efin oktober 2004, p. 22; SP-onderzoek *De schipper aan het woord*, met als ondertitel 'Toekomst voor de binnenvaart', p. 37.

9. *Varen voor een vitale economie: Een veilige en duurzame binnenvaart*, par. 3.5, uitgegeven door Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-generaal Transport en luchtvaart, Den Haag: 2007.

10. Aldus hoofdingenieur G. Pauli van de CCR in een mailwisseling.

11. Hoofdstuk 3 par. 1 Binnenvaartwet, [http://wetten.overheid.nl/BWBR0023009/geldigheidsdatum\\_11-02-2012](http://wetten.overheid.nl/BWBR0023009/geldigheidsdatum_11-02-2012), bezocht op 11 februari 2012.

12. Brief van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de Tweede Kamer van 22 december 2009.

over enkele jaren weer nodig is. Eigenlijk zegt de Europese Commissie dat geen sprake is van een structurele crisis in de binnenvaart, maar dat slechts sprake is van effecten van de algehele economische crisis. Gelet op de uitbraak van de wereldwijde financiële crisis die ontstond na het omvallen van Lehman Brothers op 15 september 2008 zal het niemand verbazen dat de gehele transportmarkt, dus uiteraard ook de binnenvaart, de gevolgen van die economische crisis aan den lijve gevoeld heeft. Is sprake van een tijdelijke dip in de binnenvaart of een echte economische crisis? Van de lidstaten van de Europese Unie is juist de Nederlandse binnenvaart buitengewoon hard getroffen.

In december 2009 zijn aan de Europese Commissie vragen gesteld over de crisis in de Europese binnenvaart door leden van het Europees Parlement Jeanine Hennis-Plasschaert (VVD), Corien Wortmann-Kool (CDA) en Peter van Dalen (CU). Door het geringe adaptievermogen in geval van sterke conjunctuurschommelingen kunnen desastreuze gevolgen ontstaan. Investerings- en vergen een langetermijnvisie met het oog op duurzaamheid, milieuvriendelijkheid en congestieproblemen elders. Door de vraaguitval en de faillissementen dreigt een achteruitgang die de duurzaamheidsdoelstellingen van het transportbeleid van de Europese Unie doorkruist. De Commissie antwoordde begin februari 2010 dat men zich bewust was van de gevolgen van de crisis voor de binnenvaart, maar wilde nader onderzoeken of de crisis ook structurele gevolgen heeft.<sup>13</sup> Vanwege het risico van de terugval van investeringsactiviteiten heeft de Commissie reeds eind 2008 het Europees economisch herstelplan (EERP) geschapen. Aanvullende en tijdelijke steunmaatregelen, die ook gelden voor de binnenvaart, zijn toegestaan om het verstrekken van leningen aan ondernemingen weer op gang te brengen en investeringen aan te moedigen. Omdat de binnenvaart volledig is geliberaliseerd en binnen de mededingingsregels vrij in zijn marktbesluiten, kon de Commissie niet aangeven of een oplegging een gepaste manier zou zijn om de effecten van de economische recessie op de binnenvaart tegen te gaan. Op de vraag of de Commissie bereid is haar steun te verlenen aan het activeren van het crisisinstrument zoals bedoeld in Richtlijn 96/75/EG, antwoordt de Commissie: 'In samenwerking met de lidstaten en de betrokken sector zal de Commissie de economische situatie op de binnenvaartmarkt en de voorspellingen op korte en middellange termijn analyseren. Daarna zal de Commissie in samenwerking met de lidstaten overeenkomstig de daarvoor vastgestelde procedure nagaan of er sprake is van een ernstige verstoring van de markt in de zin van Richtlijn 96/75/EG en, indien dit het geval is, welke passende maatregelen dienen te worden genomen.'

Gezien de zware omstandigheden maken de antwoorden van de Europese Commissie een wat kille indruk. Het lijkt erop dat de Europese Commissie het probleem van de crisis in de binnenvaart liever een aantal jaren vooruit wil schuiven totdat de crisis voorbijtrekt. Een deel van de problematiek wordt ook veroorzaakt door de overcapaciteit, in 2010 onge-

veer vijftien procent, in 2011 ongeveer dertien procent. Juist toen het volume op een dieptepunt zat, in 2008 en 2009, zijn er veel nieuwe schepen geleverd. De balans tussen vloot en vervoersvraag is niet goed en het zal naar verwachting tot 2015 duren voordat die balans is hersteld.<sup>14</sup>

## 5. Het probleem van de overcapaciteit

Bekend is het verhaal over de grote omvang van het aantal Urker schepen. Vader had één vissersschip en vier zonen. Die zonen wilden uiteraard ook allemaal kapitein worden. Dertig jaar later zijn er vijf schepen. Het verhaal mag wat overdreven zijn, het vormt een illustratie van het feit dat soms te weinig rekening wordt gehouden met de werking van de vrijemarkteconomie, die veronderstelt dat de producent alleen actief op de markt is als hij door transacties financieel voordeel kan halen. Bij het (nooit helemaal haalbare) ideaal van *perfect competition* gelden als voorwaarden dat ondernemingen makkelijk moeten kunnen toetreden tot de markt indien daar behoefte aan is en dat zij ook tijdelijk zouden moeten verdwijnen als er tijdelijk geen behoefte aan is. Daarnaast moet het aantal producenten en consumenten hoog zijn en dient de markt transparant te zijn. Vanwege investeringen, de aankoop van dure schepen, die ver van tevoren moeten worden gepland, en het gebrekkige inzicht in de kosten van het productieproces op de lange termijn, is het ideaal van *perfect competition* juist in de binnenvaartsector moeilijk te benaderen. Als men net een nieuw schip heeft, kan dat niet zomaar even 'verdwijnen'. Daarbij is het zinvol in herinnering te roepen dat ook in de scheepvaart van vroeger, bijvoorbeeld in de achttiende-eeuwse veenkoloniën, het niet ongebruikelijk was dat een schipper naast schipper in diverse perioden van zijn leven ook vervener, landbouwer, brouwer, winkelier, handelaar of sluismeester was. Vaders en moeders adviseerden hun kinderen ook andere beroepen te kiezen. Bovendien was men in de turfvaart niet alleen afhankelijk van de markt, maar ook van de vraag of overheidsbesturen of welvarende particulieren bereid waren te investeren in grote projecten, bijvoorbeeld in het graven van kanalen.

Tussen 1970 en 1992 groeide de capaciteit van de Europese binnenvaartvloot gestaag met circa dertig ton per eenheid per jaar. Dat jaargemiddelde schoot tussen 2002 en 2008 omhoog tot circa honderdacht ton per eenheid per jaar. De totale Europese binnenvaartvloot is tussen 2000 en 2010 met maar liefst 1851 schepen uitgebreid. Daarvan neemt Nederland met 1288 schepen het leeuwendeel voor zijn rekening. Alleen al in het jaar 2007 zijn er 74 vrachtschepen met een gemiddelde capaciteit van meer dan 3000 ton aan de markt toegevoegd. Dat is bijna een verdubbeling ten opzichte van 2006.<sup>15</sup> Dit alles resulteerde voor West-Europa in een overcapaciteit van circa een miljoen ton, waarvan zestig procent

13. 'Europese Commissie beantwoordt vragen over crisis in de binnenvaart', 10 februari 2010, [www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/nid13283](http://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/nid13283) (bezocht op 13 januari 2012).

14. Rico Luman, *Binnenvaart in de greep van overbrugging*. Amsterdam: ING Economisch Bureau, 2011.

15. Advies Binnenvaartambassadeur 29 september 2011, p. 9; Marktobservatie 2008-1.

onder Nederlandse vlag vaart. Deze overcapaciteit zit vooral bij schepen groter dan 2000 ton.<sup>16</sup>

De tankvaart moet als een aparte sector worden beschouwd; deze zit al veel langer in de problemen die deels verklaard kunnen worden door het uitstel van het verbod op enkelwandige tankschepen. Reeds sinds eind 2008 is duidelijk dat sprake is van een grote overcapaciteit in de binnenvaart. Reeds in januari 2007, tijdens de vergadering van afdeling Rotterdam van de Koninklijke Schuttevaer, waarschuwden zowel de plaatselijke voorzitter als Schuttevaerdirecteur Kees de Vries dat de vloot sneller groeide dan het ladingpakket.<sup>17</sup>

Als gevolg van die overcapaciteit is de onderlinge concurrentie fors toegenomen. De overcapaciteit zorgt tevens voor een verzwakking van de positie van de ondernemers ten opzichte van de andere marktpartijen, zoals aanbieders en bevrachters. Door de scheefgroei in de hoeveelheid capaciteit welke per land is toegevoegd, komen de onderliggende relaties internationaal onder druk te staan. Als voorbeeld hiervan kan worden genoemd dat waar in Nederland wordt gesproken van een structurele crisis, men in Duitsland eerder denkt aan een tijdelijke economische dip. Betwijfeld moet worden of de Europese Unie gelijk heeft dat de overcapaciteit maar een tijdelijk probleem is. Een kwalijk neveneffect van de overcapaciteit is dat de vrachtprijzen gemiddeld met dertig procent zijn gezakt ten opzichte van 2008.<sup>18</sup> De sleutel tot een meer gezonde sector lijkt meer samenwerking onderling en met opdrachtgevers. De schippers moeten zich beter organiseren om sterker te staan tegenover een verlader of bevrachter.

## 6. Conjunctuurgevoeligheid

Naast de overcapaciteit moet worden gewezen op de conjunctuurgevoeligheid van de transportmarkt en dus van de binnenvaartmarkt. Dit blijkt onder meer uit de frequentie waarmee de binnenvaart in een 'crisis' belandt. In 2008 noemde NEA-onderzoeker Hans Visser, in een onderzoek in opdracht van de Rabobank, zelfs het woord 'varkenscyclus' van toepassing op de binnenvaart.<sup>19</sup> Binnenvaartambassadeur Arie Verberk verwoordt het in december 2010, in antwoord op vragen van VNO-NCW, als volgt: 'De binnenvaart is een markt met ups en downs. Om de vijftien jaar is het crisis.'<sup>20</sup> De conjunctuurgevoeligheid staat niet los van de financiering.

De binnenvaart is een zeer kapitaalintensieve bedrijfstak met betrekkelijk lange afschrijvingstermijnen. Daarin is het niet ongewoon om veertig procent eigen vermogen te benutten

ter financiering van een nieuw schip. Uit een enquête van de SP *De schipper aan het woord* met als ondertitel 'Toekomst voor de binnenvaart' komt naar voren dat van dit principe de laatste jaren regelmatig is afgeweken.<sup>21</sup> Het neoliberale denken, gekoppeld aan het geloof dat alles altijd in waarde toeneemt, heeft grote gevolgen gehad voor de financiering van de binnenvaartvloot.<sup>22</sup> Tot 1 oktober 2008 was het niet vreemd om een schip met 80 tot 85% vreemd vermogen te financieren. De binnenvaartsector heeft een bankfinanciering in de orde van grootte van € 4,5 miljard. Voor 1304 schepen is er een staatsgarantie afgegeven, met een totaalbedrag van circa € 284 miljoen.<sup>23</sup> Met name dit aspect wordt in *Schuttevaer*, de *Scheepvaartkrant* en in het SP-onderzoek *De schipper aan het woord* als afwijkend beschouwd ten opzichte van vorige 'crises' in de binnenvaart. Dat juist in Nederland de snelheid waarmee de 'crisis' is ontstaan zo heftig is wordt veroorzaakt door het feit dat Nederland over de meeste vervoerscapaciteit beschikt.

De deelnemers aan het SP-onderzoek *De schipper aan het woord* zijn van mening dat de extreme financiering afwijkend is ten opzichte van eerdere binnenvaartcrises. Maar zijn daarmee alle afwijkingen benoemd? Crisis in de binnenvaart is een periodiek verschijnsel. Naast de vaste ingrediënten voor een crisis in de binnenvaart zoals conjunctuurgevoeligheid en overcapaciteit zijn er een aantal extra toegevoegd aan de crisis van 2008. Om te beginnen moet worden genoemd de snelheid waarmee het vervoersaanbod daalde, met als tegenhanger de explosief toegenomen vervoerscapaciteit, vooral in Nederland, in de er aan voorafgaande jaren. Van het financiële ingrediënt, zoals door de deelnemers aan het SP-onderzoek *De schipper aan het woord* genoemd, is niet het belangrijkste dat zo'n tien procent van de ondernemers onder hun financieringslasten dreigden te bezwijken. Het belangrijkste is het medicijn dat de financiers, die zich noodzaak voelden om in te grijpen, toedienden.<sup>24</sup> Het ingrijpen van de banken heeft voor een aanmerkelijke reductie van de kostprijs van deze ondernemers gezorgd, wat weer heeft geleid tot een vorm van 'valse' concurrentie. Deze vorm van financieren lijkt sterk op het neoliberale credo 'greed is good', een klassiek geval van 'wie dan leeft wie dan zorgt'.

16. TNO-rapport, TNO-034-DTM-2010-02071, p. 8/21, Vlootontwikkeling binnenvaart; IVR-jaarverslag 2009; [www.ivr.nl/fileupload/statistieken](http://www.ivr.nl/fileupload/statistieken) (bezoekt op 7 november 2011).

17. *Schuttevaer* 25 januari 2007.

18. [www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om08II\\_nl.pdf](http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om08II_nl.pdf) (Europese binnenvaart Marktobservaties 2008-2; brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 16 maart 2010, kenmerk VenW/DGLM-2010/64).

19. [www.nea.nl/\\_resources/content/963/varkenscyclus.pdf](http://www.nea.nl/_resources/content/963/varkenscyclus.pdf) (bezoekt op 10 november 2011); Rabobank kwartaalblad *Op koers*, april 2008, p. 7.

20. VNO-NCW is de grootste ondernemingsorganisatie van Nederland; zie [www.vno-ncw.nl](http://www.vno-ncw.nl).

21. SP-onderzoek *De schipper aan het woord* met als ondertitel 'Toekomst voor de binnenvaart', gehouden tussen 22 juli en 7 september 2009.

22. In *Schuttevaer* van 27 juli 2011 schrijft Wim Onderdelinden, directeur van binnenvaartboekhoudkantoor Stichting ABRI over de werkwijze van de banken het volgende: 'Ik ging met een cliënt naar de bank om financiering aan te vragen. Marktonderzoek? Dat werd amper gedaan. Je leverde een begroting in waarin stond hoeveel cent je per ton per dag dacht te gaan verdienen en dat was het. Er werd amper over gepraat. Tien minuten, een kwartier hooguit.'

23. *Aanhangsel Handelingen II* 2009/10, nr. 16.

24. <http://195.28.22.11/dordrecht/zakelijk/artikel/2269794/ergste-misere-binnenvaart-voorbij.aspx> (bezoekt op 10 december 2011); Advies Binnenvaartambassadeur, p. 3, 10 en 11. Uit bijlage 1 van het Advies Binnenvaartambassadeur blijkt dat er ongeveer 3600 ondernemingen in de Nederlandse binnenvaart actief zijn. Uit het antwoord van minister Eurlings aan de Tweede Kamer (zie noot 2) volgt dat bij vijftig procent daarvan sprake is van financiële problemen en dat tien procent niet langer in staat is de aflossingen te financieren. Een conservatieve berekening (360 x 2000) leert dat het zomaar om 720 000 ton aan laadcapaciteit kan gaan.

Uit verschillende bronnen komt naar voren dat de crisis het hevigst heeft gewoed in de drogebulksector.<sup>25</sup> Dit is het segment van de markt welk het langst is beschermd door Europa (Richtlijn 96/75/EG). Hier was de volledige liberalisatie pas op 1 januari 2000 verplicht. Van de Nederlandse binnenvaart-laadcapaciteit maakt ongeveer zestig procent deel uit van de drogebulksector. Het is evident dat de crisis in de binnenvaart is verdiept door crises op andere markten zoals in de bouw en in de staalindustrie.

## **7. Conclusie**

Vanuit het Nederlandse gezichtspunt lijkt de crisis in de binnenvaart ernstig genoeg om te denken aan een Europese aanpak. Maar de Europese Commissie stelt zich terughoudend op. De binnenvaartsector is volledig geliberaliseerd. Er zijn geen plannen bekend voor een forse uitbreiding van het transportnet door de bouw van extra kanalen in Europa, hoewel het misschien wel een mooi werkgelegenheidsproject zou zijn. Als de binnenvaartsector het aandeel in het totale vervoer wil vergroten, dan is duidelijk dat meer rekening gehouden zal moeten worden met de concurrentie van het vervoer over de weg en per rail. Hoewel vrachtwagens op de wegen nog steeds voor veel irritatie lijken te zorgen, worden bij het vervoer over de weg meer schonere motoren gebruikt dan vroeger. De mogelijkheden van railvervoer zijn verbeterd. Door externe factoren wordt de binnenvaartsector gedwongen het milieuvriendelijke imago scherper neer te zetten in de interne markt. De binnenvaartsector zal haar positie kunnen verstevigen door nog schoner te gaan werken met motoren waardoor de luchtvervuiling door stikstofoxiden en fijnstof worden teruggedrongen. Voorkomen moet worden dat de milieuprestatie van de binnenvaart in relatieve zin achteropraakt. Richting 2020 zou de Europese Unie de binnenvaartsector vanuit het maatschappelijk belang juist op dit milieupunt een forse injectie moeten geven.

---

25. Zie noot 2, p. 1; Advies Binnenvaartambassadeur, p. 9; Binnenvaart ING Economisch Bureau, oktober 2010, p. 12; Marktobservatie Binnenvaart EU 2008-I.